Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/6498

14. 02. 90

Sachgebiet 931

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Häfner, Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN

Rückzug der Deutschen Bundesbahn in Nordschwaben

Seit Jahren baut die Deutsche Bundesbahn ihr Angebot in weiten Bereichen Schwabens ab. Insbesondere der nordschwäbische Raum droht ein weißer Fleck für die Deutsche Bundesbahn zu werden.

Diese Sorge hat auch schon der Bezirkstag von Schwaben in seiner Resolution vom 28. Juli 1989 zum Ausdruck gebracht. Ungeachtet dessen scheinen die Planungen bei der Deutschen Bundesbahn dahin zu gehen, den drittstärksten Wirtschaftsraum Bayerns von der Deutschen Bundesbahn abzuhängen.

Bestärkt wird diese Befürchtung durch die bekanntgewordenen Pläne der Deutschen Bundesbahn, wonach weitere Güterbahnhöfe (laut Augsburger Allgemeine vom 21. Oktober 1989: 107 in ganz Bayern und 40 allein in Schwaben und im angrenzenden Oberbayern) geschlossen und Gleise (z. B. Bahnhof Nördlingen) stillgelegt werden sollen. Während sich also die Deutsche Bundesbahn in der Fläche zurückzieht, werden Planungen bekannt, daß ab 1991 auf der Strecke Frankfurt–München ein zusätzlicher IC eingesetzt wird, der weder in Ulm noch in Augsburg hält.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele und welche Bahnstrecken mit welcher Gesamtlänge sowie welche Bahnhöfe bzw. Haltepunkte wurden im nord- und mittelschwäbischen Raum seit dem 1. Januar 1985 bis heute

   a) für den Personenverkehr,

   b) für den Güterverkehr

   ganz oder teilweise stillgelegt?

2. Wie viele und welche Strecken bzw. Haltepunkte mit welcher Gesamtlänge wurden in diesem Bereich in demselben Zeitraum neu errichtet?

3. Wie viele und welche Bahnstrecken und Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sollen in den nächsten fünf Jahren im nord- und mittelschwäbischen Raum

a) für den Personenverkehr,

b) für den Güterverkehr

ganz oder teilweise stillgelegt werden? Die Strecken, die Haltepunkte und das geplante Jahr der Stillegung sind anzugeben.

4. Wie viele und welche Straßen mit welcher Gesamtlänge wurden im genannten Gebiet und Zeitraum im Bereich der Bundesstraßen und Bundesfernstraßen geschlossen, stillgelegt oder rückgebaut?

5. Wie viele und welche Straßen mit welcher Gesamtlänge wurden im genannten Gebiet und Zeitraum im Bereich der Bundesstraßen und Bundesfernstraßen geplant, begonnen oder neu errichtet (fertiggestellt)?

6. Welche der unter Frage 1 genannten Maßnahmen sind etwa durch Rückbau der Gleise irreversibel, und welche wären bei entsprechendem politischen Willen mit vertretbarem finanziellen Aufwand rückgängig zu machen?

7. Angesichts der geplanten Strecken- und Bahnhofsschließungen ist mit einem erhöhten Straßenverkehrsaufkommen zu rechnen. Da aber bereits Teile der Region (insbesondere die Strecke und das Gebiet zwischen Ulm–Augsburg) durch ein dichtes Straßennetz und damit verbunden mit einem starken Verkehrsaufkommen und den entsprechenden katastrophalen Folgen für die Ökologie und die Menschen in der Region belastet sind, stellt sich die Frage:

   a) Gibt es Berechnungen darüber, mit welchem Verkehrsaufkommen zusätzlich zu rechnen ist, wenn die Strecken- und Bahnhofsschließungen durchgeführt wurden?

   b) Durch welche Maßnahmen soll das ständig steigende Verkehrsaufkommen (Privat- und LKW-Verkehr) bewältigt werden?

   c) Welche Bundesstraßen bzw. Bundesfernstraßen werden in der nordschwäbischen Region ausgebaut bzw. zusätzlich errichtet?

   d) Welcher finanzielle Aufwand wird dazu schätzungsweise notwendig sein?

8. Die Verlagerung von Gütern auf die Straße erhöht das Unfallrisiko. Insbesondere beim Transport von Gefahrengütern auf der Straße ist zu befürchten, daß die Gefährdung von Mensch und Umwelt im Vergleich zur Bahn in einem nicht mehr zu verantwortenden Maße ansteigt.

   Stimmt die Bundesregierung dieser Einschätzung zu, und teilt sie die Ansicht des Deutschen Städtetages und vieler anderer, daß insbesondere Gefahrengüter nicht auf die Straße gehören?

9. Wie viele Unfälle, in die Gefahrenguttransporte verwickelt waren, gab es in den letzten fünf Jahren auf der Autobahn Stuttgart–München?

Wie viele solcher Unfälle ereigneten sich zwischen 1985 und 1990 insgesamt auf den schwäbischen Straßen?

Wie viele Unfälle, in die Gefahrguttransporte verwickelt waren, ereigneten sich im gleichen Zeitraum auf Schwabens Schienen?

10. Durch Zeitungsmeldungen (Augsburger Allgemeine vom 9. Januar 1990 und 10. Januar 1990) wurden die betreffenden Kommunen und Politiker von Plänen unterrichtet, wonach auf der Strecke Frankfurt–München zukünftig ein schnellerer IC ohne Halt in Ulm und Augsburg eingesetzt werden soll:

    a) Aufgrund welcher Bedarfsermittlung soll dies geschehen?

    b) Ab welchem Zeitpunkt wird dies angestrebt?

    c) Kann die Bundesregierung ausschließen, daß künftig auch weitere IC oder ICE nicht mehr in Ulm und/oder Augsburg halten, und so diese Städte und ihr Umland vom Fernverkehr der Bahn abgekoppelt werden?

11. Ulm und Augsburg sind nicht nur große und wichtige Städte, Ausbildungs- und Wirtschaftszentren, deren Anschluß an andere Zentren und deren Verbindung untereinander und mit dem Umland außerordentlich wichtig ist. Sie sind zugleich Umsteigestationen für den riesigen nordschwäbischen, oberschwäbischen und Allgäuer Raum, welche alle auf eine ausreichende Versorgung mit schnellen, regelmäßigen und leistungsfähigen Bahnverbindungen angewiesen sind. Dabei sind die Verbindungen heute schon vielfach unzureichend ausgebaut oder überlastet. Die Strecke Augsburg–München zählt zu den verkehrsreichsten überhaupt. Und selbst der Bundesminister für Verkehr räumt, etwa in seinem Schreiben an den Bezirkstag von Schwaben vom 27. September 1989 ein, daß Ulm einer der am meisten überlasteten Knoten in der Bundesrepublik Deutschland ist.

    Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung, welche Pläne seitens der Bundesregierung und der Deutschen Bundesbahn bestehen, um die vorhandenen Kunden nicht zu verlieren, neue Kunden von der Straße für die Schiene zu gewinnen, die verschiedenen Regionen und Zentren Schwabens untereinander und mit anderen Zentren und Regionen besser zu verbinden?

12. Unter Bezugnahme auf die diesbezügliche Resolution des Bezirkstages Schwaben vom 28. Juli 1989 erklärte die Bundesbahndirektion München in einem Schreiben vom 29. September 1989 an den Bezirkstag: „Für die sogenannte Mittelschwabenbahn (Günzburg–Krumbach–Mindelheim) finden zur Sicherstellung einer solchen Verkehrsbedienung auf der Schiene die Ihnen bekannten Gespräche und Verhandlungen mit der Deutschen Eisenbahngesellschaft mbH statt."

Welches Konzept (einschließlich Takt- und Tarifsystem) bildet die Grundlage der o. g. Gespräche, und wie ist der gegenwärtige Stand dieser Verhandlungen hinsichtlich der Mittelschwabenbahn (Günzburg–Krumbach–Mindelheim)?

Bonn, den 14. Februar 1990

Häfner
Weiss (München)
Hoss, Frau Schoppe, Frau Dr. Vollmer und Fraktion

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333